

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

***ИЗУЧЕНИЕ ШВЕДСКОЙ МОДЕЛИ НА ОСНОВЕ КОМПАРАТИВНОГО
АНАЛИЗА РАЗВИТИЯ СТОКГОЛЬМА В 20-Е И 70-Е ГГ. XX ВЕКА***

Выпускная квалификационная работа
по направлению подготовки 46.03.01 - История
образовательная программа бакалавриата История
профиль: *Всеобщая история*

Выполнила:
обучающаяся IV курса
Ильченко Полина Андреевна

Научный руководитель:
д.и.н, профессор
Барышников Владимир Николаевич

Санкт-Петербург
2018

Оглавление

Введение	3
Глава 1. Теория шведской модели и городского планирования.	11
§ 1. Общая характеристика шведской модели	11
§ 2. Связь между социальными изменениями и городским развитием.	21
Глава 2. Развитие Стокгольма: теория и практика городских изменений.	26
§ 1. Основные тенденции развития Стокгольма.	26
§ 2. Изменения в жилищной сфере.....	31
§ 3. Инфраструктурные изменения Стокгольма.	43
Заключение	50
Список используемых источников и литературы.....	53

Введение

Настоящее исследование посвящено изучению шведской модели. Сегодня Швеция по праву считается одним из самых благоприятных для жизни государств. Последние исследования доказывают, что по ряду параметров Швеция входит в десятку самых благополучных стран в мире.¹ Неудивительно, что т.н. "государство благосостояния" привлекает к себе внимание видных исследователей из разных сфер. Изучению шведской модели было посвящено множество работ как отечественных, так и зарубежных исследователей. Однако многие области этой темы до сих пор являются дискуссионными и слабо изученными. К числу спорных вопросов можно отнести эффективность модели, понятие шведского социализма, хронологические рамки этого явления.

Вместе с тем представляется важным проанализировать модель не только с точки зрения экономических показателей, политических программ и проведённых реформ, но и с позиции реальных изменений условий жизни граждан этого государства.

Сегодня всё больше набирают популярность исследования, посвящённые морфологии и истории города. Такой исследовательский интерес объясняется тем, что развитие города, которое включает в себя, в первую очередь, изменения жилищной сферы, транспорта и инфраструктуры, является маркером социальных изменений. Поэтому представляется важным для изучения эффективности социально-экономического развития проследить изменения в городе, их характер и причины этих изменений.

В основе исследования лежит сравнительный анализ развития Стокгольма в два периода: с 1920 по 1930 г. и с 1970 по 1980 г. Несмотря на то, что каждый город в Швеции имеет особую специфику, Стокгольм является отражением основных тенденций развития государства и реализации

¹ The 2017 Legatum Prosperity Index [Electronic resource] // Сайт Legatum Institute. URL: <http://www.prosperity.com/rankings> (дата обращения 10.04.2018).

государственной политики. Учитывая массивный объём работ, посвященных как шведской модели, так и урбанизации Стокгольма, стоит отметить, что исследований, отражающих характер развития жилищной и транспортной сферы в 1920-е годы, не обнаружено, а исследования этих областей в 1970-е годы ограничиваются описанием общих тенденций без опоры на данные, отражающие реальные изменения в положении рядовых шведов. Таким образом, актуальность исследования объясняется как недостаточной степенью его изученности в обозначенных хронологических рамках, так и тем, что в рамках данной работы привлекается широкий спектр статистических и картографических материалов, позволяющих расширить представления о городской среде Стокгольма и её связи с существовавшей в Швеции системой государственного управления.

Как в отечественной, так и в зарубежной историографии феномен шведской модели занимает значительное место и до сих пор не перестаёт привлекать внимание исследователей. В связи с этим данная тема довольно подробно изучена. Все исследования, посвященные шведской модели, условно можно условно разделить на 3 категории. Общие и обзорные работы, суммирующие характерные черты модели. Кроме того, исследования, которые подробно анализируют определённую область «государства благосостояния». И наконец, труды, рассматривающие Шведскую модель на современном этапе. В настоящем исследовании были использованы работы как отечественных исследователей, так и зарубежных. Такие отечественные исследователи, как А.М. Волков,² И.В. Гришин,³ К.Г. Горохова,⁴ Н.М. Антюшина,⁵ А. Лебедев,⁶ А.С. Кан⁷ внесли значительный вклад в изучение

² Волков А. Швеция: социально-экономическая модель. М.: Мысль, 1991.

³ Гришин И.В. Социал-демократия Швеции – трудное расставание с прошлым // Мировая экономика и международные отношения. М., 2000. №9. С. 72-84.

⁴ Горохова К.Г. «Государство благосостояния»: шведская модель... М.: Знание, 1989.

⁵ Антюшина Н.М. Шведская модель из прошлого в будущее. М.: Русский сувенир, 2008.

⁶ Лебедев А. Истоки социального государства в Швеции // Вестник Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина. СПб., 2012. №4. С. 104-112.

⁷ Кан А.С. Шведские учёные о шведской модели и её российской трактовке. Тема, достойная размышления и споров // Мировая экономика и международные отношения. М., 2007. №8. С. 94-106.

шведской модели. В зарубежной историографии разработка этого вопроса представлена работами Н. Санандаджи,⁸ Т. Андерсена,⁹ Б. Холмстёма, С., Н. Кристенсен,¹⁰ О. Литторина,¹¹ Г. Эспинг-Андерсена,¹² К. Эклунда.¹³ Несмотря на значительный вклад в изучение вопроса, все эти работы не лишены недостатков. Узконаправленные исследования не освещают проблемы системного анализа изучаемого явления, обзорные же лишь дают поверхностное понимание специфики феномена шведской модели, а изучение современных реалий проблемы оставляют открытыми вопросы собственно её формирования. В отечественной историографии исследования ограничиваются хронологическими рамками с нижней чертой, установленной в 1960 г., а обзорные работы, затрагивающие истоки модели, лишь в общих чертах характеризуют их.

Что касается изучения города, в отечественной историографии не существует исследований, посвященных историческому анализу развития Стокгольма как комплексной структуры. Поэтому для освящения этой темы были использованы работы, характеризующие отдельные сферы городского пространства. Из работ отечественных исследователей заслуживает внимания монография А.В. Иконникова «Современная архитектура Швеции».¹⁴ Данная работа носит описательный характер Стокгольма с точки зрения развития архитектуры в XX веке. Автор использует как планы города, так и планы конкретных квартир жителей города. Другим не менее важным исследованием, использованным в работе, является монография Б.Л. Васильева и Г.Д. Платонова «Градостроительная практика и жилищное

⁸ Sanandaji, N. The surprising ingredients of Swedish success – free markets and social cohesion// IEA Discussion Paper. L., 2012. №. 41. pp. 10-44.

⁹ Andersen T., Holmström B. The Nordic Model. Embracing globalization and Sharing risks. Helsinki: Research Institute of the Finnish Economy. 2007.

¹⁰ Christiansen N. The Nordic model of welfare: a historical reappraisal. Copenhagen: Museum Tusculanum Press. 2006.

¹¹ Литторин С. Крушение социалистического мифа: расцвет и упадок государства благосостояния в Швеции. Минск: Фонд «Референдум», 1991.

¹² Esping-Andersen G. The Three Worlds of Welfare Capitalism. Princeton: Princeton University Press, 1990.

¹³ Эклунд К. «Эффективная экономика». М.: Экономика, 1991.

¹⁴ Иконников А.В. Современная архитектура Швеции. М.: Стройиздат, 1978.

строительство в скандинавских странах», в которой авторы сравнивают подходы к организации градостроительных работ в Швеции, Дании и Норвегии.¹⁵ В исследовании сделан упор на критический анализ сходств и различий в подходах по аналогичным параметрам. Большой вклад в разработку вопроса внесла работа В.Г. Гроссмана «Городские жилые дома в Швеции».¹⁶ В монографии подробно описана реализация жилищной политики в Швеции в первой половине XX века. Автор подробно характеризует принципы жилой застройки в этот период, типы домов и изменения облика города. В наибольшей степени проблематика жилищной политики в Швеции была раскрыта в труде Н. Воронцовой «Шведский опыт решения жилищной проблемы».¹⁷ Все эти исследования носят качественный характер изучения проблематики развития города, однако не дают отсылок к законопроектам, предшествовавшим этим изменениям, что приводит к разрыву восприятия развития города с историческим контекстом.

Труды зарубежных исследователей, использованные в данной работе, затрагивают проблемы развития Стокгольма под другим углом, поэтому их можно разделить на несколько категорий: исследования, посвященные принципам городского планирования, работы, описывающие транспортную политику в Швеции в XX веке и исследования в области жилищной политики социал-демократов. К первой категории относятся работы Е. Оддмана, Д. Далберга,¹⁸ К. Астрёма,¹⁹ в которых исследователи прослеживают изменения городского планирования и дают подробную характеристику принципам урбанизации в Швеции. Вторая категория содержит работы К. Элмберга,²⁰ Б.

¹⁵ Васильев Б., Платонов Г. Градостроительная практика и жилищное строительство в скандинавских странах. Л.: Госстройиздат, 1960.

¹⁶ Гроссман В. Городские жилые дома в Швеции. М.: Госстройиздат, 1958.

¹⁷ Воронцова Н. Шведский опыт решения жилищной проблемы // Инновационные стратегии развития экономики и управления. Самара. 2014. С. 187-191.

¹⁸ Odman E., Dahlberg G. Urbanisation in Sweden. Means and methods for the planning. Uddevalla: Allmänna förlaget. 1970.

¹⁹ Astrom K. City Planning in Sweden. Stockholm: Swedish institute for cultural relations with foreign countries. 1967.

²⁰ Elmberg C. Planning and managing public transport in Sweden // Transportation and movement II: human dimensions and settlement patterns. L., 1984. № 306. P. 142-148.

Хассельгрена,²¹ П. Уайта.²² К третьей категории можно отнести исследования Т. Стрёмберга,²³ Б. Хидей,²⁴ Г. Эспинг-Андерсен,²⁵ в которых авторы анализируют политику, проводимую социал-демократами в области жилищного строительства. Авторы работ опираются на широкую исследовательскую базу и архивные материалы.

Также в настоящем исследовании были использованы работы, посвященные теории городского развития Стокгольма. К их числу относятся работы Л. Кинг и З. Кравченко,²⁶ А. Леджеби,²⁷ Л. Вирта,²⁸ Б. Хермелин,²⁹ А. Вестранд.³⁰ В отечественной историографии эта тема представлена в виде работ, касающихся определённых сторон урбанизации Стокгольма, таких исследователей, как О. Песляк,³¹ С. Холявко,³² О. Сидорина.³³

В целом историографический анализ показывает, что тема развития городского пространства Стокгольма в отечественной историографии разработана недостаточно полно. Работы либо затрагивают вопросы изменений в городе в отрыве от исторической канвы, либо наоборот

²¹ Hasselgren B. The Swedish government as owner of transport infrastructure. Policy formation from the 1930s to the 2010s // *Offentlig förvaltning Scandinavian Journal of Public Administration*. 2013. №4. P. 49-71.

²² White P. The comparative study of transport systems: Swedish urban transport policy and its application in Britain // *International Journal of transport economics*. L., 1974. № 1. P. 78-91.

²³ Стрёмберг Т. Политизации рынка жилья: социал-демократы и жилищный вопрос // *Создавая социальную демократию. Сто лет социал-демократической рабочей партии Швеции*. Сб. статей/ под ред. Мисгелъд К. [и др.]. М.: Весь мир, 2001. С. 305-345.

²⁴ Headey B. Housing policy in the developed economy: The United Kingdom, Sweden and the United States. L.: Croom Helm, 1978.

²⁵ Esping-Andersen G. Social class, social democracy and state policy: Party policy decomposition in Denmark and Sweden. Copenhagen: New Social Science Monographs, 1980.

²⁶ Kings L., Kravchenko Z. Giving up on great plans? Transforming representations of space in city plans in Russia and Sweden // *Laboratorium*. SPb. 2013. №5. pp. 43-65.

²⁷ Legeby A. Street Interaction and Social Inclusion // *Suburbs and the Life of the High Street*. 2015. № 9. pp. 239-262.

²⁸ Вирт Л. Урбанизм как образ жизни. М.: Strelka Press, 2016.

²⁹ Hermelin B. New Geographies of Work: A Case Study from Sweden // *Urbani Izziv*. 2012. №23. pp. 126-134.

³⁰ Wretstrand A. Older people and local public transit: Mobility effects of accessibility improvements in Sweden // *Journal of Transport and Land Use*. 2009. №2. pp. 49-65.

³¹ Песляк О. Градостроительное планирование развития городских агломераций в Скандинавских странах (на примере Хельсинки и Стокгольма) // *Перспективы науки*. Тамбов. 2017. №8. С. 28-35.

³² Холявко С. Шведская модель пространственного планирования: функции, проблемы и решения // *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта*. Калининград. 2014. №7. С. 159-168.

³³ Сидорина О. Особенности административно-правового регулирования и реализации государственной жилищной политики: зарубежный опыт // *Вестник Российского университета дружбы народов*. М., 2014. №1. С. 150-158.

описывают реформы, влияющие на развитие города, но без приведения материала, отражающего реальные результаты этих реформ. Также стоит отметить, что исследования этой темы сейчас уже несколько устарели. В отечественных работах, посвященных этой проблематике, верхняя граница хронологических рамок задана 1970 годом. Также довольно мало сведений эти исследования дают относительно развития Стокгольма до 30-х годов XX века.

Несмотря на многообразие подходов изучения шведской модели, характер исследований имеет в большей степени теоретический уклон, что в результате порождает множество дискуссий, о которых говорилось выше. В связи с этим нам представляется важным проследить зарождение и становление модели на основе сравнения жизненных условий граждан в рамках развития города в период первого десятилетия нахождения у власти Социал-демократической рабочей партии Швеции, когда только начинали формироваться особенности «модели» и в период значительной потери популярности этой партии, когда система, названная шведской моделью, начала давать определённые плоды и поэтому можно проследить первые результаты проводимой политики.

Объект исследования - городское пространство Стокгольма в 1920-е и 1970-е гг.

Предмет исследования - особенности развития городского пространства Стокгольма в указанные хронологические рамки в связи с существовавшей государственной системой Швеции.

Целью работы является выявление влияния политики, проводимой государством, на изменение условий жизни граждан на основе анализа развития городского пространства Стокгольма в период нахождения у власти Социал-демократической рабочей партии Швеции.

Задачи работы:

1. Провести обзор тенденций изучения шведской модели и теории развития городского пространства в отечественной и зарубежной историографии;
2. Рассмотреть изменение тенденций в развитии Стокгольма в XX веке;
3. Проанализировать изменения в подходах решения проблем развития города (жилищного и транспортного вопросов) с 20-х по 70-е годы XX века;
4. Сравнить жилищные условия и транспортную систему в 20-е и 70-е годы XX века;
5. Проследить корреляцию между реформами в области городского развития и реальными изменениями жизненных условий населения Стокгольма.

Методология исследования включает несколько методов: компаративный анализ планов города, статистический анализ и историографический анализ.

Источниковая база исследования включает в себя:

- данные статистических ежегодников Стокгольма за 1926, 1930, 1936, 1975, 1981 гг.
- планы Стокгольма за 1922, 1925, 1976 гг.
- транспортные карты города за 1920 и 1967 гг.

Структура исследования состоит из введения, двух глав и заключения.

Первая глава разделена на два параграфа и включает в себя обзор теорий, связанных с изучением шведской модели и развития городского пространства, а также хронологию, отражающую формирование «модели».

Вторая глава подразделяется на три параграфа и представляет собой компаративный анализ жилищных условий и транспортной инфраструктуры в

заданных хронологических рамках, а также обзор изменений планировки города в этот период.

Глава 1. Теория шведской модели и городского планирования.

§ 1. Общая характеристика шведской модели

Шведская модель – феномен, который не перестаёт привлекать внимание исследователей на протяжении последних нескольких десятилетий. Государство, развивающееся по совершенно особому пути, является интересным объектом изучения для учёных, работающих в самых разных областях. Советские историки и экономисты исследовали шведскую модель как образец «западного социализма», подвергая критике «неверный путь» или наоборот подчёркивая отличительные особенности.³⁴ Историки постсоветского пространства рассматривали шведский опыт как своеобразный ориентир, который в теории мог подойти для государства, прошедшего через социализм, но в то же время, переходящий на рельсы капитализма.³⁵ Шведский «серединный путь» развития многим казался спасительной альтернативой. Западные исследователи детально изучили экономическую, социальную и политическую сферы.³⁶

С каждым годом становится всё больше работ, углубляющих ранние исследования по этой теме. Такой интерес вполне обоснован, ведь всего за один век это скандинавское государство не только полностью изменило свой облик, но и выбилось на первые места в рейтингах, фиксирующих уровень жизни. Для дальнейшего рассмотрения шведской модели стоит более детально осветить само понятие.

На данный момент существует множество определений шведской модели как в России, так и за рубежом, связанных как с самыми общими, так и узконаправленными характеристиками. В самом широком смысле шведская

³⁴ Горохова К. Г. «Государство благосостояния»: шведская модель... С. 8.

³⁵ Кан А. С. Шведские учёные о шведской модели... С. 96.

³⁶ См.: Создавая социальную демократию. Сто лет социал-демократической рабочей партии Швеции. Под ред. Мисгельда К. М. 2001.

модель - это весь комплекс социально-экономических и политических реалий в стране с ее высоким уровнем жизни и широким масштабом социальной поддержки. Самую известную и широкоиспользуемую характеристику шведской модели дал исследователь социально-экономических особенностей шведской модели А.М. Волков. Согласно его исследованиям, главными особенностями шведской модели являются: смешанный характер экономики, преобладание частной собственности в сфере производства, обобществление потребления, специфика отношений между трудом и капиталом, полная занятость и выравнивание доходов.³⁷

Доктор экономических наук Гришин И.В., подробно изучивший экономическую сторону шведской модели, определяет её как комплексный социально-регулятивный механизм, функционирование которого направлено на модификацию системы социально-экономических отношений в духе идеалов равенства, солидарности и свободы. К числу факторов, определяющих неповторимость шведской модели, он относит национальную специфику (отсутствие конфессиональных противоречий, традиции социального консенсуса, фактор малой страны).³⁸

Сама идея перераспределения функций между рынком и государственным регулированием в пользу последнего, по мнению Гришина, не является отличительной особенностью шведской модели, поскольку это закономерность в развитии капитализма двадцатого века. Особенности развития начали проявляться именно из-за того, что в Швеции этот процесс "зашёл слишком далеко". Главные различия проявляются в результатах специальных расчетов, показывающих, что общая стоимость социальных трансферов среднестатистического шведа превышает его реальные доходы.³⁹

³⁷ Волков А. Швеция: социально-экономическая модель... С. 56.

³⁸ Гришин И. В. Социал-демократия Швеции... С. 74.

³⁹ Гришин И. В. Дихотомия рынок-политика в шведской модели развития // Социальное развитие в условиях экономических трансформаций. М., 2001. №10. С. 41.

По мнению Гороховой К.Г., посвятившей множество научных трудов экономическим особенностям шведской модели, важнейшими факторами, позволившими успешно функционировать шведской модели, являются, во-первых, большая роль Центрального объединения профсоюзов Швеции (ЦОПШ) в политической сфере, во-вторых, выступающая в качестве основы формирования зарплаты реализация принципа солидарности, суть которого заключается в равенстве ставок заработной платы для рабочих одной специальности, квалификации, сопоставимых работ для всех предприятий отрасли.⁴⁰

В свою очередь, Н. Антюшина, исследующая Шведскую модель на современном этапе, видит особенность «государства благосостояния» в сочетании «четырех граней». Под ними она подразумевает, во-первых, значительное государственное вмешательство в экономику, во-вторых, широкий государственный сектор в сфере социальных услуг, в-третьих, «специфическую систему налогообложения» и, в-четвертых, сочетание свобод предпринимательства с политикой социального государства. Отдельные особенности не имеют значения, поскольку лишь взаимодействие этих факторов образует неповторимую социально-экономическую систему.⁴¹

А. Лебедев, исследователь, изучающий феномен шведской модели, подчёркивает, что ключевыми особенностями «модели» являются: гомогенность общества, высокий уровень компромиссности, солидарности и универсализма.⁴²

Что касается скандинавских авторов, их мнения относительно шведской модели более дифференцированы, нежели в отечественной историографии. Нима Санандаджи, шведский исследователь из Технологического университета Чалмерса в Гётеборге, к числу особенностей, повлиявших на

⁴⁰ Горохова К. Г. «Государство благосостояния»: шведская модель... С. 17.

⁴¹ Антюшина Н. Шведская модель из прошлого в будущее... С. 129.

⁴² Лебедев А. Истоки социального государства... С. 105.

становления шведской модели, относит однородное население с неправительственными социальными учреждениями, которые уникально приспособлены к современному миру, высокий уровень доверия в обществе, сильная трудовая этика, гражданское участие, индивидуальная ответственность и семейные ценности, которые являются давними чертами скандинавского общества.⁴³ Однако автор множества работ, касающихся предметов государственной политики Швеции, критично относится к характеристике модели. По мнению Нимы Санандаджи, политика «третьего пути» в Швеции не сохранилась - его можно рассматривать лишь как недолговечный и неудачный эксперимент.⁴⁴

Такие исследователи, как Т. Андерсен, Б. Холмстрём в коллективном труде, посвященному Скандинавской модели развития, выдвигают гипотезу о том, что ключевой особенностью модели является выгодная и взаимозависимая поддержка взаимодействия открытости и коллективного распределения рисков.⁴⁵ Исследователи приходят к выводу, что конститутивные элементы модели - в том числе политика в отношении налогов, трансфертов и расходов, а также институтов рынка труда - не могут быть оценены в изоляции, а должны рассматриваться как часть всеобъемлющей и, в некоторой степени, когерентной системы. При этом учёные придерживаются позиции, согласно которой шведская модель на нынешнем этапе развития государства не сохранилась.⁴⁶

Н. Кристенсен, профессор Копенгагенского университета, специализирующийся на изучении «Государств благосостояния», к числу специфических особенностей Скандинавской модели относит большую долю государственного сектора в экономике, предоставление социальных пособий и услуг за счёт высокого уровня налогообложения, автономный рынок труда,

⁴³ Sanandaji N. The surprising ingredients... P. 6.

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Andersen T., Holmström B. The Nordic Model... P. 31.

⁴⁶ Ibid

а также сильное влияние социал-демократов на магистральную линию политики.⁴⁷

Шведский экономист О. Литторин к предпосылкам возникновения шведской модели отнес бесконфликтность рынка труда, быструю индустриализацию и нейтралитет во время двух мировых войн.⁴⁸

Особого внимания заслуживает концепция Г. Эспинг-Андерсен, автору множества работ, посвященных Скандинавской модели, и, в частности, шведской.⁴⁹ Исследователь разделяет все государства благосостояния на 3 категории, проводя разделительную черту по критерию коммодификации. По мнению исследователя, характерной и главной чертой шведской модели, которую он относит к первой категории, является то, что граждане могут свободно и без потенциальной потери дохода и благосостояния отказаться от работы по тем или иным причинам.⁵⁰

При рассмотрении разных особенностей шведской модели большинство исследователей всё-таки сходятся во мнении, что определяющими компонентами государства благосостояния являются: долговременное нахождение социал-демократов у власти, специфические отношения между трудом и капиталом, экономическая система, совмещающая элементы сразу нескольких систем, соблюдение политики нейтралитета, а также особая социальная система.⁵¹ Также нельзя не отметить важные факторы, влияющие на развитие и функционирование системы, к числу которых можно отнести шведское образование и гибкий рынок труда.⁵²

Говоря об особенностях политики социал-демократов, стоит отметить, что именно в период их почти непрерывного нахождения у власти и

⁴⁷ Christiansen N. The Nordic model... P. 12.

⁴⁸ Литторин С. Крушение социалистического мифа... С. 36.

⁴⁹ Esping-Andersen G. The Three Worlds... P. 26.

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Волков А. Швеция: социально-экономическая модель... С. 60.

⁵² Там же. С. 62.

сформировались те характерные черты, которые описывают исследователи шведской модели. Так, отталкиваясь от этого суждения, можно обозначить этапы формирования шведской модели.

Первый этап (1889-1914) характеризуется образованием Социал-демократической рабочей партии Швеции (СДРПШ) и её становлением вплоть до начала Первой мировой войны. В этот период социал-демократы еще не находятся у власти, однако начинают влиять на политику, добиваясь значительных успехов в сфере улучшения прав рабочих. Второй этап (1914-1930) включает не только упрочение позиций социал-демократов, но и их первое правительство вместе с формированием направления развития экономики, а также период Первой мировой войны, во время которой это государство соблюдало нейтралитет, что значительно отразилось на её развитии. Третий этап (1930-1960) стал определяющим для формирования государства благосостояния. СДРПШ в этот период начинает играть ключевую роль в политике, поскольку относительно безболезненный выход из мирового экономического кризиса народ связывал именно с правительством социал-демократов. На данном этапе экономическая система, которая более подробно будет описана ниже, получила окончательное оформление. В целом их социальная политика расширилась и закрепила наиболее важные элементы в эти годы.

Немаловажным событием описываемого периода стала Вторая мировая война, в которой Швеция также придерживалась политики нейтралитета, что укрепило её экономику, а также в военные годы была сформирована Послевоенная программа рабочего движения, которая в дальнейшем стала фундаментом, на котором строилась вся социально-экономическая система Швеции. В данной программе во главу угла ставились две цели: создать

фундамент для организации системы всеобщего социального обеспечения и повысить эффективность частнокапиталистической экономики.⁵³

В пятидесятые годы XX века усилилась концентрация капитала и производства, а также увеличилась монополизация, что в сочетании с усиливавшейся ролью государства превращало Шведский монополистический капитализм в государственно-монополистический капитализм. Стоит отметить, что государство в этой системе в большей степени формирует инфраструктуру. Именно ему принадлежат связь, гидроэлектростанции и железные дороги.⁵⁴

Семидесятые годы открыли новый этап, нижняя рамка которого определяется по-разному. Если следовать концепции, согласно которой СДРПШ - ядро шведской модели, то заканчивается этот этап в 1976 году, когда социал-демократы уходят в отставку.⁵⁵ Несмотря на столь значимое событие, всё же социал-демократы будут продолжать играть определённую роль на политической арене, но при этом начинает несколько ослабевать их влияние, а тенденции в развитии государства значительно меняются.

Однако распространено мнение, согласно которому шведская модель существует по сей день, только в измененном виде. В частности, Н.М. Антюшина выдвигает идею того, что постепенные изменения классической «модели» не дают повода говорить о «кризисе» или «исчезновении» модели. Исследователь видит в трансформации «модели» лишь её развитие, но не закат всей системы.⁵⁶ В любом случае, семидесятые стали для модели кризисными, и в борьбе с проявлениями этого кризиса многие характерные черты

⁵³ Мелин Я., Юханссон А., Хеденборг С. История Швеции. М.: Весь мир, 2002. С. 259.

⁵⁴ См.: История Швеции. М., 1974. С. 500.

⁵⁵ Мелин Я., Юханссон А., Хеденборг С. История Швеции... С. 298.

⁵⁶ Антюшина Н. Сущность и перспективы североευропейской модели // Социальная Европа в XXI веке. М.: Весь мир, 2011. С. 316.

государства благосостояния были либо трансформированы, либо вовсе ликвидированы, поэтому следует их особо отметить.

Что касается экономики Швеции, этой сфере были посвящены целые труды как отечественных, так и зарубежных исследователей, поэтому подробно раскрыть все её особенности в рамках этой работы не представляется возможным, однако некоторые элементы всё-таки нужно кратко охарактеризовать. Возвращаясь к теме мирового экономического кризиса, стоит отметить, что именно в этот период была разработана антикризисная программа, заложившая основу для формирования экономического сектора шведской модели. В основу построения бюджета лег подход шведского экономиста Гуннара Мюрдаля, предполагающий балансирование бюджета в течении не календарного года, а экономического цикла. Принятие этого решения является первым случаем в мире применения кейнсианской политики.⁵⁷ Экономист, секретарь государственной публичной исследовательской комиссии по вопросам политики на рынке труда Й. Ульссон придерживается мнения, что увлечение стабилизационной политикой по Кейнсу является вполне логичным для социал-демократических правительств, поскольку они были убеждены в необходимости сильной государственной власти.⁵⁸ Такая модель довольно скоро начала давать плоды и помогла государству относительно безболезненно выйти из кризиса. При этом мера эта не была временной. Данный подход стал основой для формирования самой шведской модели.

С началом Второй мировой войны Швеция заняла позицию нейтралитета, но, как известно, шведская промышленность в это время ориентировалась на нужды Германии. Благодаря сохранению нейтралитета и поставки нужных стратегических материалов Швеции удалось избежать

⁵⁷ Бергстрём В. Партийная программа и экономическая политика: социал-демократы у власти // Создавая социальную демократию. Сто лет социал-демократической рабочей партии Швеции. М., 2001. С. 198.

⁵⁸ Кан А. С. Шведские учёные о шведской модели... С. 97.

тяжёлых последствий кризиса, который настиг многие европейские государства. Однако, даже несмотря на занимаемую позицию, Швеция не смогла остаться в стороне от происходящих событий.

Цепная реакция кризисов коснулась и этого Скандинавского государства, заставив правительство, возглавляемое Пер Альбином Ханссоном, внедрить Послевоенную программу рабочего движения. По окончании войны Швеция оказалась на одной из самых выгодных экономических позиций. Возвращаясь к внедрению модели, нужно отметить, что, уже выйдя как из мирового экономического кризиса, так и оставив позади тяжёлые годы Второй мировой войны, социал-демократы сохранили модель экономики, которая долгое время давала столь положительные результаты. При этом к началу пятидесятих годов XX века экономическая система этого государства функционировала очень эффективно не только благодаря описанной модели, но и посредством еще нескольких составляющих.

Во-первых, это «модель Рена-Мейднера», состоящая из трех основных частей. Первая часть включала рестриктивную политику, базирующуюся на стабилизационной политике Кейнса, только при условии изъятия высоких прибылей предприятий через налоги в пользу государства. Вторая часть основывалась на политике солидарности в области заработной платы. А третья строилась на активной политике на рынке труда. Во-вторых, это специфические отношения между трудом и капиталом. Система этих отношений сформировалась в 1938 году на основе Сальтшебаденского соглашения. Это соглашение устанавливало определенные правила для тарифных переговоров и трудовых конфликтов.⁵⁹ На этой базе была сформирована одна из главных особенностей шведской модели - равновесие между производительной и гибкой рабочей силой, распределительным равенством и приемлемыми уровнями прибылей.

⁵⁹ Чарахчян В.К. Шведский «третий путь». Обоснованная последовательность или естественное развитие? // Труды кафедры истории Нового и Новейшего времени. СПб., 2012. С. 132.

Однако шведская модель – это не просто оригинальная экономическая система, а синтез социально-экономических особенностей этого государства. Поэтому сложен вопрос о социальной системе.

Широко известно такое понятие, как «шведский социализм». Этот термин подразумевает под собой "третий путь развития", такую систему, которая является промежуточным вариантом между классическими формами социализма и капитализма. Социализмом шведскую модель называют, потому что, несмотря на "капиталистический" способ производства, процесс распределения благ сглаживает резкий разрыв между бедными и богатыми, предоставляя широкий спектр бесплатных социальных услуг населению.

Вопрос о правомерности приравнивания шведской модели к социализму является дискуссионным, однако в рамках этой работы раскрывать столь объемную тему не представляется возможным, поэтому, принимая во внимание этот факт, углубляться в эту тему мы не будем. Возвращаясь к вопросу об особой социально-экономической структуре, стоит подробнее рассмотреть основные моменты в функционировании социальной системы.

В основе функционирования социальной системы лежит механизм формирования социального сектора за счет взимания высоких налогов. Т.е. прогрессивное налогообложение значительно уравнивает доходы, образуя широкую прослойку среднего класса и обеспечивает высокий уровень жизни посредством предоставления качественных социальных услуг всему населению.

Подводя итог вышесказанному нужно отметить несколько примечательных черт для характеристики шведской модели. В целом большинство учёных сходятся во мнении относительно отличительных особенностей этого феномена, акцентируя внимание на роли СДРПШ в формировании «модели», социально-экономическом устройстве и политике

нейтралитета во время мировых войн. Наблюдается некоторое расхождение в оценках шведской модели среди отечественных и зарубежных исследователей. Как правило, отечественные специалисты дают ей положительную оценку, отмечая достоинства, зарубежные же учёные в большинстве своём оценивают её либо как неудавшийся эксперимент, либо как пережиток прошлого, который имеет мало общего с современной шведской системой.

§ 2. Связь между социальными изменениями и городским развитием.

Развитие города - маркер социальных изменений. В XX веке Швеция сделала огромный рывок не только в развитии государственной системы, но и в развитии городского пространства. Сегодня Швеция - образец для других стран. По меркам урбанистов 50 лет - это небольшой промежуток времени для масштабных изменений в городе. Однако именно за это время и была сформирована шведская модель, а вместе с тем до неузнаваемости изменилось городское пространство Стокгольма. Привычный для начала двадцатого века вид города, наполненного контрастными зданиями (от богатейших особняков до лачуг, в которых проживало до двадцати человек), к восьмидесятым годам стал пространством, которое позволило людям разного социального положения жить в достойных условиях. Однако не только решение жилищного вопроса определяет городское развитие. Появление удобной инфраструктуры, а также развитие города по стандартам санитарных и эстетических требований - всё это появилось в Стокгольме за кратчайшие сроки.

При этом возникает вопрос, правомерно ли говорить о влиянии шведской модели на развитие Стокгольма, ведь двадцатый век стал поворотным для урбанизации почти всех стран запада.

Для раскрытия проблематики обозначенного вопроса стоит обратиться к исследованиям по социологии, истории и урбанистике, ведь вопрос влияния социальных изменений на развитие городской среды с каждым годом всё активнее поднимается в научных кругах. О взаимосвязи развития городского пространства и социально-экономической системы в своей работе писали исследователи Лиза Кингс и Жанна Кравченко. В этом исследовании ученые анализируют развитие Ленинграда и Стокгольма, находя общие черты и различия в этом процессе, и таким образом прослеживают прямое влияние режима на развитие города.⁶⁰

В целом для того, чтобы понять тесную связь между социально-экономическими и политическими изменениями с одной стороны и развитием города – с другой, нужно углубиться в самую проблематику города не просто как территориального объекта, а как субъекта социальных отношений. В начале XX века вопросами развития городского пространства озаботилась группа исследователей из Чикагского университета. Они предложили рассматривать город как пространство социальных взаимодействий.⁶¹ Так одним из видных представителей чикагской школы был Луис Вирт, который в своей работе «Урбанизм как образ жизни» заложил основы социологии города.⁶² Согласно его концепции город, сосредотачивающий в себе гетерогенное население (что в масштабах города обнажает огромное количество социальных проблем) может служить калькой для социологических исследований. Во-первых, город, совсем как живой организм, подчиняется определенным закономерностям в своём развитии: более успешные граждане, как правило, оседают в центре, или формируют удобные жилые районы вместе с людьми, близкими к ним по социальному положению, граждане же с более низким социальным статусом вынуждены обустраиваться на окраинах. Поэтому именно анализ городского пространства

⁶⁰ Kings L., Kravchenko Z. Giving up on great plans... P. 81.

⁶¹ Вирт Л. Урбанизм как образ жизни... С. 8.

⁶² Там же. С. 11.

помогает понять степень различия между разными группами индивидов в рамках изучаемого сообщества. Во-вторых, социальные проблемы, наиболее остро заметные в городе, запускают механизм борьбы с этими проблемами. Именно в рамках города появляются высококвалифицированные учреждения, выполняющие функции борьбы с социальной незащищенностью, которые затем распространяются в масштабах всего государства. Таким образом, город, отражая социальную иерархию и концентрируя общественные институты, является показательным объектом для исследования социально-экономических изменений в государстве.⁶³

В отечественной историографии основу для изучения города заложил Н.П. Анциферов. В основе его идеи лежит концепция, согласно которой любой город может предоставить данные, свидетельствующие о развитии целой системы в государстве в зависимости от того, под каким углом проводится исследование.⁶⁴

Современные исследования, посвященные городскому пространству, выделяют ряд социальных проблем, связанных с городским планированием. Исследователь Энн Леджеби в своей работе интерпретировала город как важную среду взаимодействия индивидов, обращая внимание на то, что грамотное городское планирование может сгладить проблему неравенства в обществе, а улицы в современных городах должны стать не просто «транспортными коридорами», а каналами связи для людей разных социальных слоёв. Взаимозависимость социальных противоречий от планирования городского пространства доказывает наличие гетто в современных городах.⁶⁵ Данное явление зависит от множества факторов, однако, согласно теории Энн Леджеби, острые социальные противоречия, в т.ч. существование подобных районов объясняется слабыми социальными связями или полным их отсутствием среди людей из разных социальных слоёв

⁶³ Там же. С. 41.

⁶⁴ Анциферов Н.П. Пути изучения города как социального организма. Л.: Сеятель, 1926. С. 26.

⁶⁵ Legeby A. Street Interaction and Social Inclusion... P. 240.

(в Швеции сегодня наблюдается явление сегрегации, инициированное не со стороны государства, а со стороны мигрантов, добровольно образующих районы с гомогенным по этническому и религиозному признаку населением). Для решения этой проблемы требуется усовершенствование городского планирования.⁶⁶

Существуют работы, выявляющие зависимость между развитием города и изменениями на рынке труда. В частности, Брита Хермелин подчеркивала влияние городского пространства на уровень безработицы и эффективность труда. Согласно её концепции, удобная планировка города способствует децентрализации рабочих мест, тем самым обеспечивая высокооплачиваемой работой жителей в разных частях больших городов. Также немалую роль в положительной динамике трудоустройства играет транспортная инфраструктура: живущие в отдалении от потенциальной работы горожане получают больше возможностей получить работу независимо от места проживания.⁶⁷

Важность развития города в своём исследовании также подчеркивал Андерс Ветстранд. По его мнению, социальная политика, связанная с защитой прав людей с ограниченными возможностями, должна быть выражена не в последнюю очередь в создании комфортных условий для пользования городской средой.⁶⁸

Таким образом, исследования, связанные с развитием городского пространства, доказывают, что социальные изменения и городское планирование не просто тесно взаимосвязаны, но и непосредственно влияют друг на друга. Из этого следует, что анализ изменений в городской среде может наглядно проиллюстрировать особенности социально-экономической системы рассматриваемого государства, а также показать, какие изменения

⁶⁶ Ibid.

⁶⁷ Hermelin B. *New Geographies of Work...* P. 127.

⁶⁸ Wretstrand A. *Older people and local public transit...* P. 54.

произошли в развитии этой системы на основе сравнительного анализа городского пространства.

Глава 2. Развитие Стокгольма: теория и практика городских изменений.

§ 1. Основные тенденции развития Стокгольма.

История строительства Стокгольма уходит вглубь веков. В 1640 г. был создан первый генеральный план города. Развитие структуры отталкивалось от сложного географического положения. Социальные проблемы не учитывались при формировании городской среды, а скорее порождались ею. В 1874 году был принят закон, который стал первым настоящим официальным шагом Швеции в области планирования.⁶⁹ До этого не существовало законодательства, в котором содержится призыв к определенному плану развития города и указаны наказания за нарушение его положений. Несмотря на то, что строительный акт был в основном связан с пожарной безопасностью и гигиеной, и поэтому никогда не становился полностью адекватным инструментом в руках городских планировщиков, его влияние по-прежнему четко проявляется в планировании Стокгольма.⁷⁰ Первые муниципальные водопроводы появились в 1860-х годах. Добавление газовых заводов позволило оборудовать улицу сателлитным освещением. К XX веку город в большинстве сфер был отсталым и значительно уступал многим европейским столицам. Квартыры не более чем на одну комнату и кухню составляли от 80 до 90 процентов жилого фонда в промышленных городах, а более трети городского населения жило в переполненных жилищах.⁷¹ В начале XX века были предприняты некоторые меры для решения жилищной проблемы. В 1904 г. был создан фонд займов для строительства индивидуальных домов. Данный шаг должен был решить жилищный вопрос, но мера оказалась малоэффективной, поскольку люди с низкой оплатой труда, т.е. большинство, которое нуждалось в собственных домах, не могли позволить себе такие займы и, следовательно, приобрести дом.⁷²

⁶⁹ Иконников А.В. Современная архитектура Швеции... С. 35.

⁷⁰ Odman E., Dahlberg G. Urbanisation in Sweden... P. 82.

⁷¹ Astrom K. City Planning in Sweden... P. 15.

⁷² Ahlberg H. Swedish architecture of the twentieth century. L.: Scribners, 1925. P. 24.

Начало XX века было ознаменовано перенесением центра из «Старого города» (Гамла Стан) на юг Норрмальма. Новый центр нуждался в грамотной планировке, соответствующей общеевропейским стандартам. С этой целью в начале 30-х гг. был организован международный тендер. В конкурсе приняли участие такие знаменитые архитекторы, как Ле Карбюзье, С. Маркелиус и А. Аалто.⁷³ Именно с этого события берет своё начало реализация идей функционализма в Швеции. В проектах этих архитекторов прослеживались идеи образования застройки нового типа, отличающейся удобной конфигурацией, предполагавшей более рациональную организацию пространства (менее плотная застройка при большей возможности размещения), которая при этом могла обеспечить циркуляцию воздуха в отличие от малоэффективной, замкнутой, монолитной застройки старого города.⁷⁴ В 1930 г. виднейшим представителем шведской школы функционализма – Гуннаром Асплундом была опубликована градостроительная программа, в которой особое внимание уделялось аргументации недостатков старого типа застройки, а на первый план выносились гигиенические требования, исключающие возможность реализации проектов с внутренними дворами-колодцами.⁷⁵

Одной из главных задач реконструкции центра было решение транспортного вопроса. «В основу планировочных работ легло предложение П. Хедквиста - довести Свеавеген до пересечения с направлением восток-запад по трассе Хамнгатан-Кларабергсгатан. Между этой новой магистралью и Кунгсгатан был задуман новый комплекс торговых зданий и офисов, связанный с центральным пересадочным узлом метро».⁷⁶ Реализация перепланировки города началась спустя два десятилетия – с 1954 по 1962 гг. была выполнена первая фаза этой программы. По мнению исследователя в области градостроительства Б. Васильева, на трансформацию городской среды

⁷³ Иконников А.В. Современная архитектура Швеции... С. 38.

⁷⁴ Там же.

⁷⁵ Astrom K. City Planning in Sweden... P. 20.

⁷⁶ Иконников А.В. Современная архитектура Швеции... С. 39.

Стокгольма большое влияние оказали идеи английских архитекторов (приёмы свободной планировки), идеи французского градостроительства (многоэтажки башенного типа), а также идеи советской жилой застройки (принципы микрорайонирования).⁷⁷

Сороковые годы XX века открыли новую эру в становлении Стокгольма. С наступлением Второй мировой войны из-за сокращения строительства Швецию накрыла новая волна жилищного кризиса.⁷⁸ Для смягчения проявлений этого кризиса коллективом шведских архитекторов была выдвинута идея создания городов-полусателлитов.⁷⁹ Главная особенность полусателлитов заключалась в том, что в отличие от пригородов «первого поколения» пригороды нового типа, включающие старые спальные районы, объединялись в общую структуру большого города, в которой каждый район был не придатком к центру, поскольку имел необходимое оснащение в виде мест приложения труда, а также развитой инфраструктурой, но в то же время эти районы не становились отдельными маленькими городами в окрестностях Стокгольма, поскольку были тесно связаны с центром и лишь служили способом расширения усилившегося города. Такие пригороды строились по линейно-групповой системе, а со второй половины 1960-х гг. - по линейной.⁸⁰ Образцом для формирования таких пригородов стала организация города Веллингбю.⁸¹ Важно отметить, что район был разделен на функциональные зоны. Первая зона включала в себя торговый сектор, вторая – жилищный, третья – культурный. Такая организация обеспечивала сбалансированный характер развития пригорода.⁸² Из этого можно сделать вывод, что изначально ошибочный характер застройки отдаленных районов (формировали лишь спальные районы) заменен на многофункциональный тип районов нового поколения. Одним из важнейших событий в сфере организации

⁷⁷ Васильев Б., Платонов Г. Градостроительная практика и жилищное строительство... С. 26

⁷⁸ См.: История Швеции. М.: Наука, 1974. С. 533.

⁷⁹ Иконников А.В. Современная архитектура Швеции... С. 41.

⁸⁰ Там же.

⁸¹ Васильев Б., Платонов Г. Градостроительная практика и жилищное строительство... С. 54

⁸² Odman E., Dahlberg G. Urbanisation in Sweden... P. 104.

полусателлитов было образование Совета Большого Стокгольма в 1971 году, который объединил в себе все функции для создания и реализации пространственного планирования и развития пригородов.⁸³

Особое внимание стоит обратить на причины формирования такой системы. В. Гроссман, исследователь жилищного строительства в Швеции, видит в создании городов-спутников как демографические, так и экономические причины. Ко второй категории исследователь относит такие факторы, как высокая цена на земельные участки, расконцентрация промышленности по разным районам, при этом активный рост промышленного производства, повлекший за собой рост населения в городе.

84

Стоит отметить, что новая расширенная система большого города предполагала такую структуру, которая могла обеспечить быстрое перемещение жителей от места жилья до работы (в течение не более 45 минут). Для того, чтобы связать центр с удаленными комплексами требовалась модернизация транспортной системы. С этой целью были проложены скоростные железные дороги, к которым привязывалась система обслуживания.⁸⁵ Как подчеркивает Б. Васильев, топографические особенности Стокгольма определили особенность прокладывания метрополитена (из-за трудоёмкости и дороговизны значительная часть путей была проложена над землёй), тем самым сформировав планировочный облик всего города.⁸⁶ Таким образом, расширенная структура Стокгольма смогла не просто решить жилищный вопрос, вытеснив на периферию некоторых жителей и отрезав их от важных преимуществ центра, а создала «пульсирующую» конфигурацию, обеспечивающую всем необходимым окраины, при этом усилив значение центра.

⁸³ Иконников А.В. Современная архитектура Швеции... С. 54.

⁸⁴ Гроссман В. Городские жилые дома... С. 51.

⁸⁵ Иконников А.В. Современная архитектура Швеции... С. 56.

⁸⁶ Васильев Б., Платонов Г. Градостроительная практика и жилищное строительство... С. 33.

Помимо создания полусателлитов в 1940-е гг. в области жилищного строительства наметились и другие тенденции. Как отмечает В. Гроссман, в эти годы наблюдались: применение приёмов, позволяющих вписать дома в естественный ландшафт, укрупнение кварталов, разделение улиц по их функциональному значению с точки зрения транспортного оснащения, а также внедрение разбавления застройки разнотипными и разноэтажными домами.⁸⁷

Говоря об общих тенденциях трансформации города в период с 1920 по 1980 гг., стоит заострить внимание на динамике жилищного строительства. Как уже подчеркивалось ранее, жилищный вопрос оставался острым на протяжении всего XX века. Однако некоторые сдвиги всё же происходили. Б. Васильев, сравнивая ситуацию в сфере жилищного строительства в Скандинавских странах, в своей работе представил важные данные, опираясь на которые, можно сделать вывод о том, что в период с 1920 г. по 1962 г. количество комнат в жилых домах увеличилось вдвое, при этом, исследования научно-исследовательского департамента объединения шведских строителей показали, что при высокой потребности в жилищах большая часть горожан не имели возможности приобрести такие квартиры, поскольку квартплата если не превышала их доходы, то поглощала от 8 до 62% доходов.⁸⁸

Таким образом, за период с 1920 по 1980 гг. облик города значительно изменился. Жилищный вопрос был решён за счёт расширения города при помощи создания городов-спутников. Центр, перемещённый из Гамла Стан на юг Стокгольма, сосредоточил в себе деловые функции, жилая застройка была перемещена за пределы центра. При этом для связи жилых пригородов с деловым центром была развита транспортная система. Значительное увеличение жилых домов несколько сгладило острую жилищную проблему, при этом квартиры с улучшенными жилищными условиями не имели высокого спроса среди городского населения.

⁸⁷ Гроссман В. Городские жилые дома... С. 86.

⁸⁸ Васильев Б., Платонов Г. Градостроительная практика и жилищное строительство... С. 38.

§ 2. Изменения в жилищной сфере.

Двадцатый век стал временем прорыва для шведов в области жилищного строительства. Начало его связывают с переполненными неудобными жилищами, которые не гарантировали комфорта и защищенности жильцам. Также это время отличалось большим разрывом между бедными и богатыми гражданами, о чём ярко свидетельствовали роскошные особняки и ветхие лачуги. Однако сегодня любой человек, даже мало знающий о Швеции, может с уверенностью сказать, что простые, но комфортные жилища, имеющие не столь заметные отличия у людей с разным уровнем доходов, являются отличительной особенностью этой страны.

В 1920-е годы пришедшие к власти социал-демократы должны были решить множество проблем. Одной из наиболее важных областей, которая требовала усовершенствования, была сфера жилищного строительства. Прежде чем обратиться к мерам, которые были проведены правительством в 1920-е годы, стоит рассмотреть некоторые предпосылки решения этой проблемы.

В первые десятилетия XX века в обществе сложилось убеждение, что именно государство и власти города должны заниматься жилищным вопросом в контексте социальной политики. Преобладало мнение, что общество должно брать на себя ответственность за жилищные проблемы только в форме муниципалитетов. Поэтому центральное место во всех дискуссиях по жилищной политике занимала Шведская федерация городов. С 1916 г. федерация стала проводить конференции, на которых муниципалитеты передавали свой опыт, который в дальнейшем становился руководством к действиям. Из-за того, что муниципалитетам требовалась постоянная консультация, вскоре был создан постоянный совет по жилищным вопросам.⁸⁹

⁸⁹ Стрёмберг Т. Политизации рынка жилья... С. 310.

Изначально перед государственной жилищной комиссией и Социальным управлением была поставлена важная задача - проведение общенационального жилищного обследования. По его результатам выяснилось, что жилищный вопрос требует серьезного вмешательства, потому что слишком много шведов живет в плохих условиях: 2/3 всех семей жили в перенаселенных квартирах, при этом очень высоким был уровень арендной платы. Результаты этой комиссии стали толчком к проведению реформ в жилищной сфере.⁹⁰ В 1916 г. был принят закон о посредничестве в конфликтах, возникающих в арендных отношениях, но советам по посредничеству не представлялось право принимать решения, обязательные для исполнения. Поэтому вмешательство государства по международным меркам трактовалось как незначительное.⁹¹

В 1917 г. риксдагом была утверждена антикризисная программа, согласно которой строительные компании, осуществляющие застройку в густонаселенных районах, могли получить субсидии от государства и муниципалитета. Но на следующий год размер субсидий был снижен. Причиной этому послужило частичное улучшение ситуации и снятие угрозы революции.⁹²

В 1920 г., придя к власти, Социал-демократическое правительство меньшинства представило программу, в которой были тщательно продуманные и обоснованные предложения в области жилищной политики.⁹³ Главная роль была отведена муниципалитетам, но они должны были предоставить лишь 20% от всего необходимого капитала. 75% должно было внести государство. Остальные же 5% лежали на плечах самих строителей.

⁹⁰ Мелин Я., Юханссон А., Хеденборг С. История Швеции... С. 263.

⁹¹ Стрёмберг Т. Политизации рынка жилья... С. 311.

⁹² Там же.

⁹³ Program för Swerges Socialdemokratiska Vänsterparti. Stockholm., 1920.

Источником вкладов центральной и местной власти должны были служить налоги на увеличение арендной платы.⁹⁴

Однако парламентское большинство видоизменило предложения, отвергнув идею, связанную с налогом на увеличение арендной платы, а размер предоставляемого финансирования был сокращен.⁹⁵ После 1920 г. началась постепенная отмена субсидируемого жилищного строительства и регулирования арендной платы. Связано это было с миграцией населения из городов, снижением рождаемости и как следствие всего этого - уменьшением потребности в семейном жилье. С решением о постепенной приостановке государственного регламентирования арендной платы Швеция стала не только страной с самыми низкими жилищными стандартами и невероятно высокой арендной платой, но и первым государством, которое деполитизировало жилищный рынок. В 1924 г. с новым приходом социал-демократов к власти Густав Мёллер, министр социальных дел, распорядился об исследовании по выработке предложений относительно ведения в будущем "вторичного кредита". Исследования показали, что застройщики заинтересованы только в строительстве для обеспеченных граждан. На основе этого вывода Мёллер указал на социальное значение жилищных проблем. К основным идеям Мёллера относились перенацеливание государственных ссуд с "доходных домов" на кооперативные строительные компании и собственников квартир, использование труда самих жильцов для снижения стоимости квартир, сохранение жилищной проблемы в ведении муниципалитетов. Предложение, которое касалось создания фонда, предоставляющего государственные ссуды, буржуазное большинство риксдага отклонило.⁹⁶

Проанализировав высказывания социал-демократов во время парламентского обсуждения, Турд Стрёмберг выявил важнейшие аспекты

⁹⁴ Там же.

⁹⁵ Мёллер А., Некрасов А. Я. Социальная политика Швеции. М.: Социальная защита, 1999. С. 26.

⁹⁶ Стрёмберг Т. Политизации рынка жилья... С. 312.

партийного видения жилищного вопроса. Во-первых, не шло речи о всеобъемлющей политизации жилищного рынка. Во-вторых, не было принято планов, касающихся постоянного жилищного строительства под эгидой муниципалитетов или государства.⁹⁷ Обобщая вышесказанное, можно сделать вывод, что к началу тридцатых годов социал-демократы не имели радикальной альтернативы рыночным механизмам распределения жилья.

Учитывая описанную выше ситуацию, следует обратиться к данным, показывающим реальное положение в сфере жилищного вопроса в двадцатые годы. К 1920 г. в Стокгольме было 99053 квартиры. Несмотря на общее число квартир, стоит отметить, что условия в них были совершенно различны. Целых 16423 квартиры, что составляет 13% от общего числа квартир, не имели отдельной кухни (2843 из них имели мини-кухню). Квартиры с одной комнатой и кухней составляли 33% от всех квартир, с двумя комнатами и кухней – 25%, с тремя комнатами и кухней – 12%, с четырьмя и более – 17% соответственно.⁹⁸

Однако необходимо понять, как это жильё распределялось среди населения. Статистические данные показывают, что в квартирах, имеющих отдельную кухню и до двух комнат, на одну комнату приходилось от 3 человек, что говорит о перенаселённости жилища. Также важен вопрос комфортности проживания независимо от сезона. Как показывает статистика, лишь 22% квартир были оборудованы центральным отоплением, следовательно, большая часть квартир не имела центрального отопления, а значит большая часть населения Стокгольма была вынуждена обогревать жилища самостоятельно, что, во-первых, было экономически накладно, а, во-вторых, не всегда возможно. Стоит отметить, что жилищный голод

⁹⁷ Там же. С.314.

⁹⁸ Allmän översikt av byggnads- och bostadsförhållandena i Stockholm 1900-1925 // Statistisk årsbok för Stockholm stad. 1926. Stockholm: Stockholms stads statistiska kontor, 1926. S. 76-77.

определяется корреляцией между числом жилищ и количеством населения. Так в 1920 г. на 438896 человек в Стокгольме было 99053 жилища.⁹⁹

К 1930 году в Стокгольме показатели в рассмотренных выше категориях несколько изменились. Всего в городе насчитывалось 145640 квартир. Из них 28893, что составляет 20% от общего числа, были квартиры без кухни, 46631 (т.е. 32%) – квартиры с одной комнатой и кухней, 34938 (т.е. 23%) – с двумя комнатами и кухней, 14315 (т.е. 10%) – с тремя комнатами и кухней, 17615 (т.е. 15%) – с 4 и более комнатами и кухней.¹⁰⁰ Однако уже 46% квартир были снабжены центральным отоплением.¹⁰¹ При значительном увеличении количества квартир с центральным отоплением всё же больше половины жилищ оставались в не очень комфортных условиях, которые были описаны выше.

Таким образом, данные статистических ежегодников показывают, что первое десятилетие нахождения у власти социал-демократов не решило жилищной проблемы. Застройщики были ориентированы на обеспеченных граждан, что приводило к появлению элитного жилья, при этом жилища, в которых могли проживать люди с более низкими доходами, составляли меньше половины. Результатом политики 20-х гг. стала описанная выше ситуация, когда строительство элитного жилья увеличивает масштабы, а доступное жильё так и остаётся в меньшинстве. Большая часть населения, не способная приобрести квартиры со всеми удобствами, вынуждена жить в перенаселенных домах, в которых порой не было важных для комфортного существования удобств: кухни и центрального отопления. Рыночные механизмы распределения жилья порождали всё большую роскошь, а

⁹⁹ Ibid.

¹⁰⁰ Byggnadsverksamheten och bostadsförhållandena i Stockholm åren. 1869-1929 // Statistisk årsbok föu stockholms stad. 1930. Stockholm: Stockholms stads statistiska kontor, 1930. S. 96-97.

¹⁰¹ Allmän översikt av byggnads- och bostadsförhållandena I Stockholm vid slutet av åren 1900-1930 // Statistisk årsbok föu stockholms stad. 1936. Stockholm: Stockholms stads statistiska kontor, 1936. S. 78-79.

оставленная за пределами компетенции государства сфера жилищного строительства породила новую проблему – жилищный кризис.

В тридцатые годы проблемы в социальной сфере всё еще оставались острыми. Не последнее место в этом играла проблема народонаселения. Внимание к этой проблеме привлекла опубликованная в 1934 г. книга Альвы и Гуннара Мюрдалей " Кризис народонаселения". Проведенная перепись населения показала, что естественный прирост населения сокращается. Данное обстоятельство сложно было игнорировать, уже в начале тридцатых годов стало ясно, что социальная сфера нуждается в реформировании.¹⁰²

С начала тридцатых годов вопросами социальной политики занималась Королевская комиссия по народонаселению. В ее состав входили видные ученые и политики: Нильс фон Хофстен, Свен Викселль, Андреа Андреен-Сведберг, а также Гуннар Мюрдаль и сам председатель комиссии - Нильс Волин.¹⁰³

В рассматриваемый период появилось новое рассмотрение старых вопросов в области семейной политики. Для поддержания малообеспеченных или многодетных семей в 1938 г. было принято решение в пользу увеличения затрат на строительство в сельской местности на одну семью.¹⁰⁴

Примечательно, что большинство реформ в социальной сфере, будь то введение пособий для детей и временно не работающих родителей или же расширение жилищного строительства, были направлены именно на преодоление демографического кризиса.¹⁰⁵

¹⁰² Карлссон И. Шведский эксперимент в демографической политике. Гуннар и Альва Мюрдали и межвоенный кризис народонаселения. М.: Мысль, 2009. С. 176.

¹⁰³ Там же.

¹⁰⁴ Стрёмберг Т. Политизация рынка жилья... С. 319.

¹⁰⁵ Там же.

В 1937 г. наблюдалось улучшение уровня жизни населения за счет создания ссудных фондов для многодетных семей и поощрения жилищного строительства в сельской местности.¹⁰⁶

Послевоенное развитие было ознаменовано расширением реформ в социальной сфере. В жизнь были воплощены такие законопроекты, как, например, принятый в 1946 году один из важнейших законов в сфере страхования - страхование по болезни. А уже буквально через год было осуществлено еще сразу несколько реформ. Во-первых, на каждого ребенка устанавливалось пособие в размере 260 крон.¹⁰⁷ Во-вторых, в этом же году утверждается программа жилищного строительства при поддержке государства. Важно отметить, что идеи, лежавшие в основе политики в этой области, подразумевали плановую основу ведения жилищного строительства в будущем. Поскольку с этих пор от муниципалитетов требовалось предоставление точных планов строительства жилья, они получали доступ к одному важному инструменту давления, а именно к "монополии плана".¹⁰⁸

Представляется важным отдельно рассмотреть программу жилищного строительства. Тенденции в развитии этой области наметились еще в годы кризиса. Данная сфера привлекала внимание, поскольку именно ее развитие могло решить сразу несколько проблем. Во-первых, задействовав в сфере жилищного строительства необходимое количество людей, можно было частично решить вопрос с безработицей. Во-вторых, необходимые для строительства материалы почти на сто процентов производились внутри страны. Третьим же пунктом служило социальное предназначение этой меры, поскольку расширение жилищного строительства могло решить проблему народонаселения. По расчетам исследователя Турда Стрёмберга, в период с

¹⁰⁶ См.: История Швеции. М., 1974. С. 470.

¹⁰⁷ Уландер А-С. Незаметное дитя? Борьба вокруг политики социал-демократии в области семьи // Создавая социальную демократию. Сто лет социал-демократической рабочей партии Швеции. М., 2001. С. 292.

¹⁰⁸ Стрёмберг Т. Политизация рынка жилья... С. 328.

1933 по 1935 гг. объем жилищного строительства в городах удвоился по сравнению с предшествующими двумя годами.¹⁰⁹

Одним из главных преобразований в этой сфере стало создание в 1933 г. комиссии по социально-жилищным вопросам. Возглавляемая Альфом Юханссоном именно она играла главенствующую роль в жилищной политике на протяжении почти тридцати лет.¹¹⁰

В 40-е годы активно обсуждался вопрос относительно будущих типов жилищных компаний и государственной вовлеченности в жилищное строительство. Такой интерес был продиктован результатами комиссии по социально-жилищным вопросам. Представленный в 1946 г. доклад не только обнажал проблемы в этой области, но и предполагал план будущих перемен, целью которых было улучшение жилищных условий городского населения. Планировалось строить новое жильё с большей жилплощадью, т.е. однокомнатные квартиры предполагалось исключить из домов нового типа, также прозвучали обещания, согласно которым арендная плата за базовую квартиру для семьи (две комнаты и кухня) не должна была превысить показатель в 20% от зарплаты промышленника. В 1946 г. Густав Мёллер в законопроекте предложил разделить застройщиков на категории: общественные жилищные компании, кооперативы, частные фирмы. Первые должны были получить помощь от государства в размере 100%, вторые – 95%, третьи – 85%.¹¹¹

В результате с 1946 по 1968 годы был проведён ряд реформ, которые предполагали проведение жилищного строительства на плановой основе. С середины пятидесятых годов были введены нормы качества строительства: получить государственное кредитование могли лишь те строительные компании, которые соблюдали их. Благодаря этой мере новое жильё в Швеции

¹⁰⁹ Там же. С. 329.

¹¹⁰ См.: История Швеции. М., 1974. С. 528.

¹¹¹ Стрёмберг Т. Политизация рынка жилья... С. 329.

соответствовало довольно высоким стандартам. Другим следствием описанной выше меры было ограничение частного строительства.¹¹² Как отмечает в своей работе исследователь Турд Стрёмберг, шведская жилищная политика, направленная на сдерживание стоимости в области жилищного строительства, была успешна относительно международных стандартов.¹¹³

Важнейшей вехой в области жилищной политики была программа, разработанная в 1964 г. после съезда социал-демократов. Данная программа предусматривала строительство миллиона квартир за десять лет. Согласно мнению исследователя в области жилищной политики Брюса Хедея, через десять лет Швеции удалось достигнуть одного из самых высоких стандартов в области жилищного строительства в мире.¹¹⁴ Реализация данной программы породила множество споров, люди разделились на два лагеря: одни отмечали положительные стороны крупномасштабной кампании, другие же придерживались мнения, что данная политика лишь породила новые «трущобы 70-х». Противники этой программы акцентировали внимание на том, что изоляция и отчуждение новых районов порождали множество социальных проблем. В защиту этого мнения стоит снова упомянуть исследование Э. Лэджеби, которое доказывает зависимость социальной напряженности от грамотной организации городского пространства.¹¹⁵ Однако, согласно мнению Турда Стрёмберга, несмотря на критику этих районов, новые дома, созданные по этой программе, обеспечили качественным жильём большое количество шведов. И несмотря на определенные недостатки этих домов, предоставленное гражданам жильё соответствовало высочайшим стандартам качества и удобства.¹¹⁶ Таким образом, можно прийти к выводу, что политика социал-демократов в области жилищного строительства имела ряд недостатков и достоинств. К недостаткам

¹¹² Esping-Andersen G. Social class, social democracy... P. 84.

¹¹³ Стрёмберг Т. Политизация рынка жилья... С. 334.

¹¹⁴ Headey B. Housing policy in the developed economy... P. 43.

¹¹⁵ Legeby A. Street Interaction and Social Inclusion... P. 240.

¹¹⁶ Стрёмберг Т. Политизация рынка жилья... С. 332.

можно отнести образование изолированных районов, которые теоретически могли неблагоприятно влиять на уровень интеграции жителей окраин, также существует критика, направленная на эстетические свойства нового жилья. К числу достоинств стоит отнести расширение жилищного сектора, предоставление семьям квартир с хорошими жилищными условиями, повышение доступности качественного жилья для всех категорий населения.

Рассмотрение жилищного вопроса в семидесятые годы не может происходить в разрыве с мерами, предпринятыми в предыдущие годы. Так, переходя к анализу данных за семидесятые годы двадцатого века, мы должны понимать, что полученные результаты за эти годы отражают не только политику непосредственно в это десятилетие, но и (а точнее в большей степени) комплекс мер, предпринятых социал-демократами в предыдущие годы, что было описано выше. Сами же семидесятые годы интересны с точки зрения реализации предпринятых мер, поэтому служат своеобразным маркером, по которому можно определить результаты всей жилищной политики государства в целом. Интересны эти годы еще с точки зрения сравнения с другими государствами. Именно в это время во многих государствах муниципальные квартиры стали превращаться в гетто. В Швеции же такие тенденции проявились наиболее слабо.¹¹⁷ Заслуживает внимания и новая конституция Швеции 1974 года. Новая конституция гарантировала всем шведам, наряду с другими правами, и право на жильё.¹¹⁸

Примечательна позиция Н. Воронцовой, исследователя жилищной политики в Швеции, которая отметила несколько характерных черт для проводимой в 70-е годы политики в области жилищного строительства. К числу отличительных особенностей жилищной политики она отнесла: демографический вопрос как причину реализации жилищных мер, акцентирование на финансовой поддержке в строительстве жилых домов,

¹¹⁷ Холявко С. Шведская модель пространственного планирования... С. 30.

¹¹⁸ Стрёмберг Т. Политизация рынка жилья... С. 334.

находящихся в собственности муниципалитетов, ограничение стоимости арендной платы планкой в 20% от средней зарплаты рабочего, стратегию, направленную на смягчение колебания циклов.¹¹⁹ Исследователь приходит к выводу, что в основе жилищной политики в Швеции в 70-е годы главенствовало 2 принципа: нахождение жилищного вопроса в сфере государственной ответственности и перспективное развитие этой сферы на основе государственного финансирования.¹²⁰

Весьма показательны результаты анализа по рассмотренным выше показателям. В 1970 г. в Стокгольме было 351882 квартиры на 744911 человек. Квартир с центральным отоплением в городе было – 330975, что составляет 94%. Количество квартир без кухни составляло 51014 (14%). Квартиры с одной комнатой и кухней – 73183 (21 %), с двумя комнатами и кухней – 99588 (28%), с тремя комнатами и кухней – 71165 (20%). Квартиры с четырьмя комнатами и более – 54876 (15%).¹²¹ К 1980 г. в городе было уже 370708 квартир на 647214 человек. Квартир с центральным отоплением – 353756 (95%). Квартир без кухни в Стокгольме было 48811 (13%). Квартиры с одной комнатой и кухней составляли 66982 (18%), с двумя комнатами и кухней – 103166 (28%), с тремя комнатами и кухней – 83493 (22%). Квартиры с четырьмя комнатами и более – 68039 (18%).¹²² Полученные данные свидетельствуют о том, что заданный в 1970 г. уровень в области жилищного строительства был довольно высок, при этом набранные темпы, несмотря на кризис, проявившийся в различных сферах в середине десятилетия, продолжали повышать планку в этой сфере.

¹¹⁹ Воронцова Н. Шведский опыт решения... С. 188.

¹²⁰ Там же.

¹²¹ Bostadslägenheter, boningsrum och kök 1965-1974 // Statistisk årsbok för stockholms stad. 1975. Stockholm: Stockholms stads statistiska kontor, 1975. S. 108.

¹²² Bostadslägenheter, rum och kök samt boendetäthet 1970-1980 // Statistisk årsbok för stockholms stad. 1981. Stockholm: Stockholms stads statistiska kontor, 1981. S. 120.

Сравнивая показатели по заданным параметрам, приходим к ряду выводов.

В 1920-е годы на одну квартиру в среднем приходилось 4 человека, в 1970-е годы на одну квартиру приходился уже один человек. Однако для лучшего понимания решения (или не решения) жилищного голода следует обратиться к данным, свидетельствующим о переполненности жилища по концентрации людей на одну комнату, ведь, как известно, несмотря на увеличение самого числа квартир, некоторые могут быть не заселены вовсе или иметь слабое заселение при переполненности других жилищ. Как показывают данные за 1920-е годы, в этот период в однокомнатных, двухкомнатных или трёхкомнатных квартирах на одну комнату приходилось от трёх человек (что свидетельствует о переполненности), в 70-е же годы на одну комнату приходилось до двух человек. Это доказывает, что такое количество квартир распределялось относительно равномерно и решало жилищную проблему, остро стоявшую долгое время. Достигнуть таких результатов удалось не только за счёт резко увеличившейся типовой застройки, но и ещё ряда факторов. Одним из главных факторов было то, что новые квартиры предполагали квартиры с двумя или тремя комнатами и с тех пор шведы с совершенно различными доходами могли позволить себе жить в более комфортных условиях, расширив жилищную площадь для своей семьи. Второй фактор тесно переплетён с первым, ведь ранее существовали двухкомнатные и трёхкомнатные квартиры, однако позволить себе жить в них могли далеко не все, но эффективная политика социал-демократов сделала такое жильё доступным, поэтому ко второму фактору можно отнести именно доступность. Таким образом, приходим к выводу, что политика социал-демократов способствовала повышению уровня жилищных условий с двадцатых по семидесятые годы.

§ 3. Инфраструктурные изменения Стокгольма.

Стокгольм представляет собой уникальную систему городского пространства в силу как топографических особенностей, так и своеобразной структуры, образованной в ходе разрастания города. Особо привлекает внимание модель расселения горожан, основанная на создании качественной инфраструктуры в различных городских районах с целью повысить уровень жизни горожан независимо от дальности их проживания от центра, а также поддержать высокий уровень мобильности населения.¹²³

Примечательна система пространственного планирования в Швеции. На национальном уровне вся ответственность за него находится в руках министерства окружающей среды. На самом первом уровне управление пространственным планированием лежит на ленах, они обеспечивают контролирующую, консультативную и координирующую функции.¹²⁴

Шведский рынок труда в значительной степени зависит от мобильности населения. Сегодня транспортная система Стокгольма является одной из самых удобных в мире и несёт в себе ряд важнейших задач. В первую очередь, стоит отметить, что грамотная транспортная инфраструктура обеспечивает связь между центром и пригородами, что позволяет не только повысить доступ к местам приложения труда населения, но и интегрировать жителей отдаленных районов, тем самым решая важнейшую социальную задачу. Как подчёркивалось ранее, городская система Стокгольма выстроена по линейно-групповому принципу: районы соединяются с центром и друг с другом транспортными коридорами, которые выступают в качестве формирующего инструмента, т.е. районы формируются вдоль транспортных линий. Поэтому столь важно рассмотреть транспорт не только как связующий фактор, но и в первую очередь как градообразующий.

¹²³ Песляк О. Градостроительное планирование развития... С. 29.

¹²⁴ Сидорина О. Особенности административно-правового регулирования... С. 151.

В 20-е гг. XX века частный сектор в сфере транспорта занимал 70%. Центр города (ныне Гамла Стан) сосредотачивал в себе как деловые, так и жилищные функции. По этой причине транспортная система в большей степени была представлена в виде железнодорожных линий, обеспечивающих мобильность между столицей и другими городами. Городской транспорт был представлен в виде трамваев и автомобилей, которые на тот момент не занимали главенствующее положение среди других видов транспорта.¹²⁵ В 1920-е годы был сформирован план развития Стокгольма под руководством двух архитекторов: Альберта Лиленберга и Свена Маркелиуса. Важно отметить, что уже на тот момент он предусматривал появление метро.¹²⁶ С 1930-х по 1960-е гг. в стране происходил постепенный процесс вмешательства государства в экономику, что отразилось и на сфере транспорта.

На данный момент вопрос о причинах национализации транспортной инфраструктуры является дискуссионным. Бьорн Хассельгрэн, научный сотрудник департамента градостроительства и Королевского технологического института (КТН) в Швеции, старший советник шведской транспортной администрации, в своём исследовании подробно проанализировал возможные предпосылки такого решения. К их числу он относит прагматизм и экономическую рациональность в противовес политическим и идеологическим целям. По мнению исследователя, политическая или социокультурная система, во всяком случае на местном и региональном уровнях, работала на сохранение существовавшей системы больше, чем для реформы. Одну из важнейших предпосылок он видит в Послевоенной программе 1944 года. Б. Хассельгрэн считает, что огосударствление транспортной сферы было закономерным следствием реализации «временной» меры по концентрации экономики в руках государства.¹²⁷

¹²⁵ Hasselgren B. The Swedish government... P. 55.

¹²⁶ White P. The comparative study... P. 83.

¹²⁷ Hasselgren B. The Swedish government... P. 57.

Позиция Хассельгрена представляется правомерной, поскольку ситуация, складывающаяся в области транспорта в Швеции в шестидесятые годы была весьма сложной. Во второй половине XX века автомобили стали играть главенствующую роль, вытесняя общественный транспорт. Высокий спрос на автомобили привёл к потере популярности общественного транспорта среди населения и сильно повлиял на развитие этой сферы. Значительные экономические потери транспортных компаний, практически, привели к распаду системы городского общественного транспорта. Выход был найден в государственной собственности. Это означало новое измерение в управлении публичным транспортом. Финансовая поддержка была первоначально предоставлена местными органами власти посредством налогообложения. Однако растущий спрос на удовлетворение потребностей в транспорте заставил местные органы власти обратиться к национальному правительству за финансовой помощью¹²⁸. Таким образом были созданы различные уровни политического вмешательства для решения этой проблемы. Существовали три уровня поддержки, которые влияли на планирование, финансовую поддержку, организацию и эксплуатацию городского общественного транспорта: национальный, региональный и муниципальный.¹²⁹

Проблема отсутствия интеграции стала острой в Стокгольме в начале 1960-х годов, когда ряд железнодорожных и автомобильных перевозчиков взимали разные тарифы и предлагали разные уровни обслуживания по тому же маршруту. Однако концессии препятствовали конкуренции для одних и тех же клиентов. По сути, различные типы перевозчиков охватывали различные области Стокгольма. Чтобы решить проблему интеграции в Стокгольме, национальное правительство вмешалось в местные органы власти для изучения проблемы. Результатом этого исследования стало создание в 1967

¹²⁸ Elmberg C. Planning and managing public transport... P. 182.

¹²⁹ Ibid. P. 183.

году крупнейшего регионального предприятия общественного транспорта в Швеции, Большого Стокгольмского транспорта, известного в Швеции как SL.¹³⁰

SL - акционерная компания со всеми долями в руках Совета графства Стокгольм, отвечает за все железнодорожные и автомобильные перевозки в самых густонаселенных из 24 графств Швеции. Приобретая частные компании, SL стал единственным оператором региональных железных дорог, метро, трамваев и автобусных линий, за исключением пригородных трамваев, которые управляются Шведскими государственными железными дорогами (SJ), но оплачиваются SL на договорной основе. Причина этого в первую очередь заключается в том, что пригородные поезда должны разделить трассу междугородными пассажирскими и грузовыми поездами; разделение собственности на одни и те же треки казалось бы непрактичным и, возможно, вызвало бы много разногласий по априорному установлению и полному развитию SL в сочетании с энергетическим кризисом в 1973-1974 годах, а успех организации должен быть связан с тем фактом, что другая компания, ответственная за все пассажирские перевозки в регионе, также попала в собственность округа Стокгольм.¹³¹

Обращаясь к транспортным картам Стокгольма в 1967 и 1976 году, мы видим, что новые районы, образованные после застройки жилыми домами по программе «Одного миллиона», оснащены удобной транспортной инфраструктурой.¹³² Каждый дом входит в общую структуру мобильности, которая обеспечивает шаговую доступность до узлов связи, помогающих быстро и комфортно добраться в любую точку города.¹³³ Система метро, о которой уже неоднократно говорилось ранее, формировалась в послевоенный

¹³⁰ Ibid.

¹³¹ Ibid.

¹³² Stockholmskallan. URL: <https://stockholmskallan.stockholm.se/sok/?q=&map=true&alternatemap=true> (дата обращения: 8.04.2018)

¹³³ Stockholmskartor från 1967 [Electronic resource] // Сайт: Stockholmskallan. URL: http://media.sparvagsmuseet.se/kartor/Karta_1967_staden/1967_staden.html (дата обращения: 16.04.2018)

период. В виду топографических особенностей Стокгольма, прокладывание линий метро представляло сложную задачу, но выход был найден в выведении значительной части транспортных каналов над землёй. Результатом стало образование районов, выстроенных вокруг станций, а принцип такой застройки был назван «ABC-stad». Главной особенностью этого принципа было объединение в одном районе сразу нескольких функций (А – предполагал деловой район, В – жилой, С – центр, объединяющий развлекательную и торговую функции).¹³⁴

Говоря о субурбанизации в Швеции, нельзя не вспомнить еще об одном достижении социал-демократов, которое напрямую коррелирует и с развитием города – это образование. Как известно, шведская система образования на сегодня является одной из лучших в мире. Данная работа не предполагает подробного обзора этой сферы, однако стоит отметить, что не в последнюю очередь такой прорыв в этой области связан с доступностью качественного образования. Однако нужно учитывать, что доступность определяется не только теоретической возможностью его получения, но и реальным предоставлением образовательных услуг абсолютно всем. В этом смысле показательным явился анализ планов Стокгольма. Обратившись к планам, нами было выявлено, что каждый район, образованный в период реализации плана «Миллион квартир», имеет школу, что говорит именно о реальной доступности образования для каждого жителя Стокгольма, независимо от места проживания.¹³⁵ Столь незначительная деталь, на первый взгляд, на самом деле играет огромную роль в реализации выравнивания положения граждан. Вопреки точки зрения, что данная программа создавала гетто нового поколения, новые районы, оснащенные качественной инфраструктурой, доказывают, что реализация плана по застройке новым жильём во многом достигла поставленной цели. Благодаря этой программе, удалось не только

¹³⁴ White P. The comparative study... P. 81.

¹³⁵ URL: <https://stockholmskallan.stockholm.se/sok/?q=&map=true&alternatemap=true>

решить жилищную проблему, но и образовав новые районы, обеспечить качественный уровень жизни.

Сравнивая планы города за 1920-е годы и 1970-е, мы видим, что при сохранении исторической застройки города, изменилась её функциональная структура.¹³⁶ Из центральной части выведены все промышленные предприятия. Транспортные магистрали и железнодорожные станции тоже выведены за пределы центра города, в центральной же части разместились общественные и муниципальные организации, торгово-развлекательные и деловые центры, рекреационные зоны.¹³⁷ Вокруг центра, там, где раньше располагались промзоны, появились новые микрорайоны, связанные между собой транспортными артериями, сами же промзоны выведены за пределы города.¹³⁸

Проанализировав политику социал-демократов в области транспорта, а также проанализировав и сравнив планы Стокгольма за 1920-е и 1970-е гг., приходим к ряду выводов. Во-первых, важным выводом стало то, что градостроительство с приходом социал-демократов нельзя назвать стихийным, потому что образование новых районов контролировалось государством и было подчинено реализации их политики. Наглядным примером послужил анализ новых районов, созданных благодаря реализации программы «Миллион квартир». Было выявлено, что новые районы удовлетворяли потребности граждан в доступе к образованию, магазинам, а также местам приложения труда. Во-вторых, было выявлено, что переход в 1960-е годы транспортной системы под контроль государства тоже стал немаловажным событием. Анализ транспортных карт подтвердил тезис о том, что в 1970-е годы транспортная сфера города совершенствовалась и позволяла

¹³⁶ Stockholm. Kartan over Stockholm utgiven av Generalstabens litografiska Anstalt 1922. Färgtryck. Tryckt år 1922 // Krigsarkivet. Stockholm. 432.073.078.

¹³⁷ Ibid. 432.073.079.

¹³⁸ URL: <https://stockholmskallan.stockholm.se/sok/?q=&map=true&alternatemap=true>

интегрировать новые районы в общую структуру города. Стоит отметить, что политика в области транспорта, выразившаяся в создании льготных проездных, позволила значительно сократить расходы рядовых шведов на проезд, что можно трактовать, как одно из достижений «Государства благосостояния» с одной стороны, так и грамотную политику в области функционирования большого города – с другой.

Заключение

Рассмотренные периоды в социально-экономической и политической истории Швеции очень важны в контексте становления шведской модели. Начало двадцатого века поставило перед государством ряд задач, решив которые можно было произвести качественный переворот в развитии страны, а проигнорировав – привести к разрушительным последствиям. Двадцатые годы, выбранные опорным пунктом для сравнительного анализа, были тем временем, когда к власти впервые пришли социал-демократы. Время их нахождения у власти было наполнено ожиданиями на коренные изменения в стране. Однако при обнадёживающей программе партии и революционных для того времени идеях провести реформы, способные сильно изменить жизнь граждан, не удалось. Семидесятые годы, выбранные в качестве второго опорного пункта для проведения компаративного анализа, наоборот отличались качественными переменами, выразившимися в улучшении уровня жизни, выравнивании положения граждан и развитии социальных учреждений.

Проведенное исследование позволило проследить логику развития города параллельно с рассмотрением проводимой государством социально-экономической политикой и провести глубинный компаративный анализ Стокгольма в контексте двух десятилетий, связанных с приходом к власти и потерей популярности Социал-демократической партии Швеции.

В ходе работы были проанализированы изменения в Стокгольме по ряду параметров. Во-первых, благодаря статистическим данным удалось выяснить, как изменились жилищные условия жителей Стокгольма с 1920 по 1980 гг. Сравнивая данные за 1920-й и 1980-й гг., мы пришли к выводу, что наряду с увеличением количества жилых домов, а вместе с тем и сокращению до минимума переполненных жилищ, к 1980 году были значительно улучшены жилищные условия граждан. Это проявилось в проведении центрального отопления практически во все дома, расширении средней жилплощади на человека и увеличении квартир, оборудованных всем необходимым. Также

была значительно снижена арендная плата за жильё, что расширило доступ к качественному жилью. Наряду с этим удалось установить динамику развития жилищной сферы в каждое из обозначенных десятилетий. Полученные данные позволили прийти к выводу, что динамика развития жилищной сферы в первое десятилетие нахождения у власти социал-демократов была относительно слабой, что напрямую коррелирует с проводимой в те годы политикой невмешательства государства в жилищный сектор и главенство рыночных механизмов в этой сфере. Вместе с тем, анализ проводимой политики в заданных хронологических рамках позволил проследить корреляцию между реформами, лежащими в основе становления шведской модели и улучшением жилищных условий. Так, описанные выше показатели пересекаются со временем реализации крупнейшей жилищной кампании, организованной государством. Осуществление мер в области жилищного вопроса, в свою очередь, стало возможным благодаря проводимой политике вмешательства государства в сферу жилищного строительства. Также были проанализированы изменения в области градостроительства и транспортной инфраструктуры. Сравнительный анализ планов города за 1920-е и 1970-е годы позволил прийти к выводу, что уже к середине семидесятых значительно изменившийся Стокгольм не был подвержен стихийному разрастанию. Наоборот образование новых районов было подчинено заданной логике, не в последнюю очередь связанной с транспортной структурой. Новые районы, образовывавшиеся в силу реализации ранее описанной жилищной политики, были успешно интегрированы в общую структуру города, о чём говорят развитая инфраструктура районов, разветвлённые транспортные сети и относительно дешёвый проезд на общественном транспорте. Воплощение в жизнь такого концепта стало возможным не в последнюю очередь благодаря национализации общественного транспорта и следованию принципам генерального плана. Однако стоит отметить, что общие принципы планирования были заложены гораздо раньше, чем начала осуществляться политика влияния государства на градостроительство. Вместе с тем, нужно

учитывать, что такие резкие изменения в городе стали возможны благодаря высоким темпам экономического развития, наблюдавшихся в период становления шведской модели.

Список используемых источников и литературы

Неопубликованные документы.

Фонды шведских архивов:

1. Krigsarkivet (Военный архив), Стокгольм
Tryckta stadplaner, 432.073.078.
Tryckta stadplaner, 432.073.079.

Опубликованные документы.

2. Program för Swerges Socialdemokratiska Vänsterparti. Stockholm, 1920.

Статистические ежегодники.

3. Allmän översikt av byggnads- och bostadsförhållandena I Stockholm 1900-1925
// Statistisk årsbok föu stockholms stad. 1926. Stockholm: Stockholms stads statistiska kontor, 1926. S. 76-77.
4. Byggnadsverksamheten och bostadsförhållandena i Stockholm åren. 1869-1929
// Statistisk årsbok föu stockholms stad. 1930. Stockholm: Stockholms stads statistiska kontor, 1930. S. 96-97.
5. Allmän översikt av byggnads- och bostadsförhållandena I Stockholm vid slutet av åren 1900-1930 // Statistisk årsbok föu stockholms stad. 1936. Stockholm: Stockholms stads statistiska kontor, 1936. S. 78-79.
6. Bostadslägenheter, boningsrum och kök 1965-1974 // Statistisk årsbok föu stockholms stad // Statistisk årsbok föu stockholms stad. 1975. Stockholm: Stockholms stads statistiska kontor, 1975. S. 108.
7. Bostadslägenheter, rum och kök samt boendetäthet 1970-1980 // Statistisk årsbok föu stockholms stad. 1981. – Stockholm: Stockholms stads statistiska kontor, 1981. S. 120.

Иные источники.

8. The 2017 Legatum Prosperity Index [Electronic resource] // Сайт Legatum Institute. URL: <http://www.prosperity.com/rankings> (дата обращения 10.04.2018).
9. Stockholmskallan. URL: <https://stockholmskallan.stockholm.se/sok/?q=&map=true&alternatemap=true> (дата обращения: 8.04.2018)
10. Stockholmskartor från 1967 [Electronic resource] // Сайт: Stockholmskallan. URL: http://media.sparvagsmuseet.se/kartor/Karta_1967_staden/1967_staden.html (дата обращения: 16.04.2018)

Исследовательские работы.

Научные статьи в периодических научных изданиях и сборниках:

11. Антюшина Н. Сущность и перспективы североευропейской модели // Социальная Европа в XXI веке. Сб. статей/ под ред. М.В. Каргалова М., 2011. С. 299-320.
12. Бергстрём В. Партийная программа и экономическая политика: социал-демократы у власти // Создавая социальную демократию. Сто лет социал-демократической рабочей партии Швеции. Сб. статей/ под ред. Мисгельд К. [и др.]. М., 2001. С. 185-233.
13. Воронцова Н. Шведский опыт решения жилищной проблемы // Инновационные стратегии развития экономики и управления. Самара. 2014. С. 187-191.
14. Гришин И. В. Дихотомия рынок-политика в шведской модели развития // Социальное развитие в условиях экономических трансформаций. М., 2001. С. 76-87.
15. Гришин И. В. Социал-демократия Швеции – трудное расставание с прошлым // Мировая экономика и международные отношения. М., 2000. №9. С. 72-84.

16. Кан А. С. Шведские учёные о шведской модели и её российской трактовке. Тема, достойная размышления и споров // Мировая экономика и международные отношения. 2007. №8. С. 94-106.
17. Лебедев А. Истоки социального государства в Швеции // Вестник Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина. СПб., 2012. №4. С. 104-112.
18. Песляк О. Градостроительное планирование развития городских агломераций в Скандинавских странах (на примере Хельсинки и Стокгольма) // Перспективы науки. Тамбов. 2017. С. 28-35.
19. Сидорина О. Особенности административно-правового регулирования и реализации государственной жилищной политики: зарубежный опыт // Вестник Российского университета дружбы народов. М., 2014. №1. 150-158.
20. Стрёмберг Т. Политизации рынка жилья: социал-демократы и жилищный вопрос // Создавая социальную демократию. Сто лет социал-демократической рабочей партии Швеции. Сб. статей/ под ред. Мисгельд К. [и др.]. М.: Весь мир, 2001. С. 305-345.
21. Уландер А-С. Незаметное дитя? Борьба вокруг политики социал-демократии в области семьи // Создавая социальную демократию. Сто лет социал-демократической рабочей партии Швеции. Сб. статей/ под ред. Мисгельд К. [и др.]. М.: Весь мир, 2001. С. 279-305.
22. Холявко С. Шведская модель пространственного планирования: функции, проблемы и решения // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Калининград. 2014. С. 159-168.
23. Чарахчян В.К. Шведский «третий путь». Обоснованная последовательность или естественное развитие? // Труды кафедры истории Нового и Новейшего времени. СПб., 2012. С. 128-135.

24. Elmberg C. Planning and managing public transport in Sweden // Transportation and movement II: human dimensions and settlement patterns. London. 1984. № 306. pp. 142-148.
25. Hasselgren B. The Swedish government as owner of transport infrastructure. Policy formation from the 1930s to the 2010s // Offentlig förvaltning Scandinavian Journal of Public Administration. 2013. №4. pp. 49-71.
26. Hermelin B. New Geographies of Work: A Case Study from Sweden // Urbani Izziv. 2012. № 23. pp. 126-134.
27. Kings L., Kravchenko Z. Giving up on great plans? Transforming representations of space in city plans in Russia and Sweden // Laboratorium. SPb. 2013. №5. pp. 43-65.
28. Legeby A. Street Interaction and Social Inclusion // Suburbs and the Life of the High Street. 2015. №9. pp. 239-262.
29. Sanandaji. N. The surprising ingredients of Swedish success – free markets and social cohesion // IEA Discussion Paper. London. 2012. №. 41. pp. 10-44.
30. White P. The comparative study of transport systems: Swedish urban transport policy and its application in Britain // International Journal of transport economics. L., 1974. № 1. pp. 78-91.
31. Wretstrand A. Older people and local public transit: Mobility effects of accessibility improvements in Sweden // Journal of Transport and Land Use. 2009. №. 2. pp. 49-65.

Монографические работы:

32. Антюшина Н. Шведская модель из прошлого в будущее. М.: Русский сувенир, 2008. 131 с.
33. Анциферов Н.П. Пути изучения города, как социального организма: Опыт комплексного похода. Л.: Сеятель, 1926. 150 с.
34. Васильев Б., Платонов Г. Градостроительная практика и жилищное строительство в скандинавских странах. Л.: Госстройиздат, 1960. 132 с.
35. Вирт Л. Урбанизм как образ жизни. М.: Strelka Press, 2016. 108 с.

36. Волков А. Швеция: социально-экономическая модель. М.: Мысль, 1991. 188 с.
37. Горохова К. Г. «Государство благосостояния»: шведская модель. М.: Знание, 1989. 62 с.
38. Гроссман В. Городские жилые дома в Швеции. М.: Госстройиздат, 1958. 138 с.
39. Иконников А.В. Современная архитектура Швеции. М.: Стройиздат, 1978. 152 с.
40. История Швеции / отв. ред. А.С. Кан. М.: Наука, 1974. 719 с.
41. Карлссон И. Шведский эксперимент в демографической политике. Гуннар и Альва Мюрдали и межвоенный кризис народонаселения. М.: Мысль, 2009. 307 с.
42. Литторин С. Крушение социалистического мифа: расцвет и упадок государства благосостояния в Швеции. Минск: Фонд "Референдум", 1991. 78 с.
43. Мелин Я., Юханссон А., Хеденборг С. История Швеции. М.: Весь мир, 2002. 400 с.
44. Мёллер А., Некрасов А. Я. Социальная политика Швеции. М.: Социальная защита, 1999. 191 с.
45. Эклунд К. «Эффективная экономика». М.: Экономика, 1991. 352 с.
46. Ahlberg H. Swedish architecture of the twentieth century. L.: Scribners, 1925. 210 p.
47. Andersen T., Holmström B. The Nordic Model. Embracing globalization and Sharing risks. Helsinki: Research Institute of the Finnish Economy, 2007. 167 p.
48. Astrom K. City Planning in Sweden., Stockholm: Swedish institute for cultural relations with foreign countries, 1967. 162 p.
49. Christiansen N. The Nordic model of welfare: a historical reappraisal. Copenhagen: Museum Tusculanum Press, 2006. 432 p.

50. Esping-Andersen G. Social class, social democracy and state policy: Party policy decomposition in Denmark and Sweden. Copenhagen: New Social Science Monographs, 1980. 288 p.
51. Esping-Andersen G. The Three Worlds of Welfare Capitalism. Princeton: Princeton University Press, 1990. 260 p.
52. Headey B. Housing policy in the developed economy: The United Kingdom, Sweden and the United States. L.: Croom Helm, 1978. 276 p.
53. Odman E., Dahlberg G. Urbanisation in Sweden. Means and methods for the planning. Uddevalla: Allmänna förlaget, 1970. 256 p.